



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему водному транспорту****Шестьдесят седьмая сессия**

Женева, 11–13 октября 2023 года

Пункт 9 а) предварительной повестки дня

**Содействие развитию речных информационных служб
и других информационно-коммуникационных технологий
во внутреннем судоходстве:****Руководство и критерии для служб движения судов на
внутренних водных путях (резолюция № 58)****Пересмотр Руководства и критериев для служб движения
судов на внутренних водных путях****Записка секретариата****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2023 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6).
2. На своей шестьдесят третьей сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) в предварительном порядке одобрила проект пересмотра *Руководства и критериев для служб движения судов на внутренних водных путях* (приложение к резолюции № 58) на основе документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/9 и с учетом изменений, согласованных на сессии. SC.3/WP.3 поручила секретариату передать этот проект для его окончательного утверждения на шестьдесят седьмой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3).
3. Приложения к настоящему документу содержат:
 - a) комментарии Австрии к проекту (приложение I);
 - b) изменения к проекту на основе решений SC.3/WP.3 и комментариев Австрии (приложение II)¹;
 - c) проект резолюции SC.3.
4. SC.3, возможно, пожелает принять этот проект в качестве резолюции № 107.

¹ Полный текст содержится в неофициальном документе № 4 SC.3 (2023 года).



Приложение I

Комментарии к проекту пересмотра Руководства и критериев для служб движения судов на внутренних водных путях*

Передано Австрией

1. В определении внутренних водных путей в пункте 2.1.12 сделана ссылка на «исходную линию, установленную в соответствии с международным правом» как границу между морскими и внутренними водными путями. Согласно международному праву, исходная линия может представлять собой прямую линию между двумя береговыми точками по обе стороны залива. Морской район за исходной линией называется «внутренними водами», но не является «внутренним водным путем», на котором действуют правила внутреннего судоходства. Этот вопрос не имеет непосредственного отношения к Австрии, однако она предлагает делегациям стран, имеющих побережье, проверить это определение. Кроме того, при адаптации к внутренним водным путям положений документов МАРС² или ИМО, относящихся к внутренним водам, следует учитывать разницу между этими двумя терминами.
2. Перечень ключевых элементов международной нормативно-правовой базы для создания СДС, приведенный в пункте 5.1.1, содержит только морские стандарты. Предлагается дополнить этот перечень Европейскими правилами судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), резолюциями SC.3, имеющими отношение к речным информационным службам (РИС), а также рассмотреть возможность дополнения перечня Европейским стандартом, устанавливающим технические требования для судов внутреннего плавания, и Европейским стандартом для речных информационных служб.
3. Международные правила предупреждения столкновения судов в море не распространяются на воды, соединенные с открытыми морями, по которым могут плавать морские суда, как это указано в пункте 5.1.5. На европейских внутренних водных путях действуют ЕПСВВП, правила речных комиссий или национальное законодательство, основанное на ЕПСВВП, даже если внутренние водные пути соединены с открытым морем и по ним могут плавать морские суда.
4. В связи с пунктом 5.4.2 следует отметить, что габариты многих внутренних водных путей слишком малы для прохода морских судов. Поэтому требовать от любой СДС³ соблюдения стандартов МАРС необоснованно. Это требование оправдано в отношении «внутренних вод» по международному праву, поскольку они являются частью моря, но не «внутренних водных путей».
5. Система сигнализации на внутренних водных путях не только может «отличаться от системы сигнализации МАРС», как это указано в пункте 5.11.4, но и основывается обычно на ЕПСВВП, правилах речных комиссий или национальном законодательстве, основанном на ЕПСВВП.

* См. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/9.

² Международная ассоциация морских средств навигации и маячных служб.

³ Службы движения судов.

Приложение II

Изменения к проекту пересмотра Руководства и критериев для служб движения судов на внутренних водных путях***

1. Раздел 3.2 «Обязанности и ответственность», *добавить* новый пункт 3.2.2 следующего содержания:

«3.2.2 Поставщик услуг СДС должен:

- обеспечить соответствие СДС нормативной базе, установленной компетентным органом СДС;
- установить оперативные цели для СДС, соответствующие повышению безопасности и эффективности движения судов, а также защите окружающей среды; поставленные цели должны регулярно оцениваться на предмет подтверждения их достижения;
- обеспечить наличие соответствующего оборудования, систем и средств для выполнения функций СДС;
- добиться того, чтобы СДС была достаточно укомплектована, а персонал СДС имел надлежащую профессиональную подготовку и квалификацию;
- обеспечить опубликование в соответствующих мореходных изданиях информации о требованиях СДС и процедурах для СДС, а также о категориях судов, обязанных участвовать в работе СДС».

2. Пункт 5.1.1 *изменить* следующим образом:

«5.1.1 К числу ключевых элементов международной нормативно-правовой базы для создания СДС **на внутренних водных путях** относятся:

- СОЛАС;
- резолюция А.1158(32) ИМО «Руководство для служб управления движением судов»;
- стандарты МАМС;
- **Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП);**
- **резолюции Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, имеющие отношение к речным информационным службам⁴;**
- национальное законодательство».

3. Пункты 3.1.5 и 5.1.6 *изменить* следующим образом:

«5.1.5 Следует отметить, что **в Европе** Международные правила предупреждения столкновения судов в море распространяются только на суда в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда, **за исключением внутренних водных путей, где применяются**

*** См. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/9.

⁴ Резолюция № 63 «Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)».

Резолюция № 79 «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве».

Резолюция № 80 «Международный стандарт для извещений судоводителям».

Резолюция № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб».

Резолюция № 48 «Рекомендации, касающиеся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)».

~~ЕПСВВП. На внутренних водных путях могут применяться специальные региональные и/или национальные предписания.~~

5.1.6 Особое внимание ~~может потребоваться~~ **требуется** для тех районов, где внутренние воды соединены с открытым морем и прибрежными районами, а также для перехода между различными нормативными режимами».

4. Пункт 5.4.2 *изменить* следующим образом:

«5.4.2 Суда внутренних водных путей и морские суда могут плавать во внутренних водах и проходить через зоны СДС как на внутренних водных путях, так и в портах/гаванях. Национальным администрациям надлежит добиться того, чтобы поставщики услуг СДС на внутренних водных путях следовали стандартам МАМС (см. главу 6) в той мере, в какой это практически осуществимо».

5. Исключить раздел 5.10 «Аккредитация, квалификация, сертификация и повторная аттестация».

6. Пункт 5.11.4 *изменить* следующим образом:

«5.11.4 Система сигнализации на **европейских** внутренних водных путях ~~может также отличаться от системы сигнализации МАМС~~ **основана на ЕПСВВП**. Это следует учитывать, с тем чтобы по возможности избежать любого риска конфликта или путаницы между двумя системами сигнализации, особенно при переходе между различными системами сигнализации».

Приложение III

Поправки к резолюции № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях»

Резолюция № ...

(принятая Рабочей группой по внутреннему водному транспорту ...)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

с удовлетворением отмечая прогресс, достигнутый в развертывании служб движения судов (СДС) на внутренних водных путях,

в соответствии со стратегическими рекомендациями, изложенными во Вроцлавской декларации, и резолюцией № 265 Комитета по внутреннему транспорту от 22 февраля 2019 года в отношении развития речных информационных служб,

в соответствии также со стратегической рекомендацией № 5, содержащейся в Белой книге по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта (ECE/TRANS/SC.3/279), по содействию развитию и общеевропейскому использованию речных информационных служб и других информационных технологий,

признавая, что организация и эксплуатация на внутренних водных путях СДС, унифицированных в соответствии с международными руководящими принципами, согласованными, насколько это практически возможно, с резолюцией А.1158(32) ИМО «Руководство для служб управления движением судов», будет содействовать повышению безопасности и эффективности движения судов, а также защите окружающей среды,

принимая во внимание Руководство для СДС и Руководство G 1166 «Службы движения судов во внутренних водах», разработанные Международной ассоциацией морских средств навигации и маячных служб (МАМС),

учитывая свою резолюцию № 57 о речных информационных службах с поправками, внесенными на основании резолюции № 73, принятой 14 октября 2011 года (ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1),

принимая во внимание свою резолюцию № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях», принятую 21 октября 2004 года (TRANS/SC.3/166),

принимая во внимание также доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее шестьдесят третьей сессии,

- 1. постановляет* заменить текст приложения к резолюции № 58 текстом, содержащимся в приложении к настоящей резолюции;
- 2. рекомендует* правительствам применять приложение к настоящей резолюции при организации, планировании, внедрении и эксплуатации СДС на внутренних водных путях, на которых применение резолюции А.1158(32) ИМО не считается нецелесообразным;
- 3. просит* правительства информировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию,
- 4. просит* Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.